

# TRAZAS DE GOMEZ DE MORA, OLMO, ARDEMANS, RIBERA Y OTROS ARQUITECTOS, PARA EL PUENTE DE TOLEDO DE MADRID

Por Pedro NAVASCUES PALACIO

*La puente, a quien da nombre y señorío  
la ciudad imperial, honor de España,  
en madera gastada, al viejo río  
sólo sirve de báculo de caña.*

LOPE DE VEGA

ESTAMOS acostumbrados, quizá demasiado, a concebir las obras de arte, y en especial las de arquitectura, como hechos que poseen una unidad en el espacio, en el tiempo e incluso en el mismo espíritu creador, que no responden a la realidad. Cuando una obra encierra cierta envergadura se produce un proceso tan complejo que resulta muy difícil atribuir a un solo talento el logro de aquel intento. En la historia de la arquitectura puede decirse que son excepcionales los casos en que se da una unidad total entre el pensamiento creador que origina una nueva forma y la materialización de ésta. Son muchos los ejemplos que pueden presentar tal identidad, pero se convierten automáticamente en excepciones cuando se les confronta con el resto que participa del proceso humano, desarticulando toda posible unidad. Son fenómenos de índole social, económica, religiosa o política los que condicionan en cierta medida la labor del artista. Fenómenos que al historiador conviene considerar, puesto que enriquecen su visión del pasado, a la vez que le permite justipreciar en su valor tal o cual hecho histórico-artístico.

Algo de esto ocurre en el conocido puente de Toledo, atribuido desde antiguo a Pedro de Ribera. El presente trabajo trata de dar a conocer una serie de hechos documentales que condicionaron la obra del gran arquitecto, tales como, por ejemplo, la existencia de las trazas de Olmo y Ardemans. Y otros, como los planos de Juan Gómez de Mora, fray Lorenzo de San Nicolás y el hermano Bautista, que sin duda enriquecen el valor histórico del actual puente de Toledo.

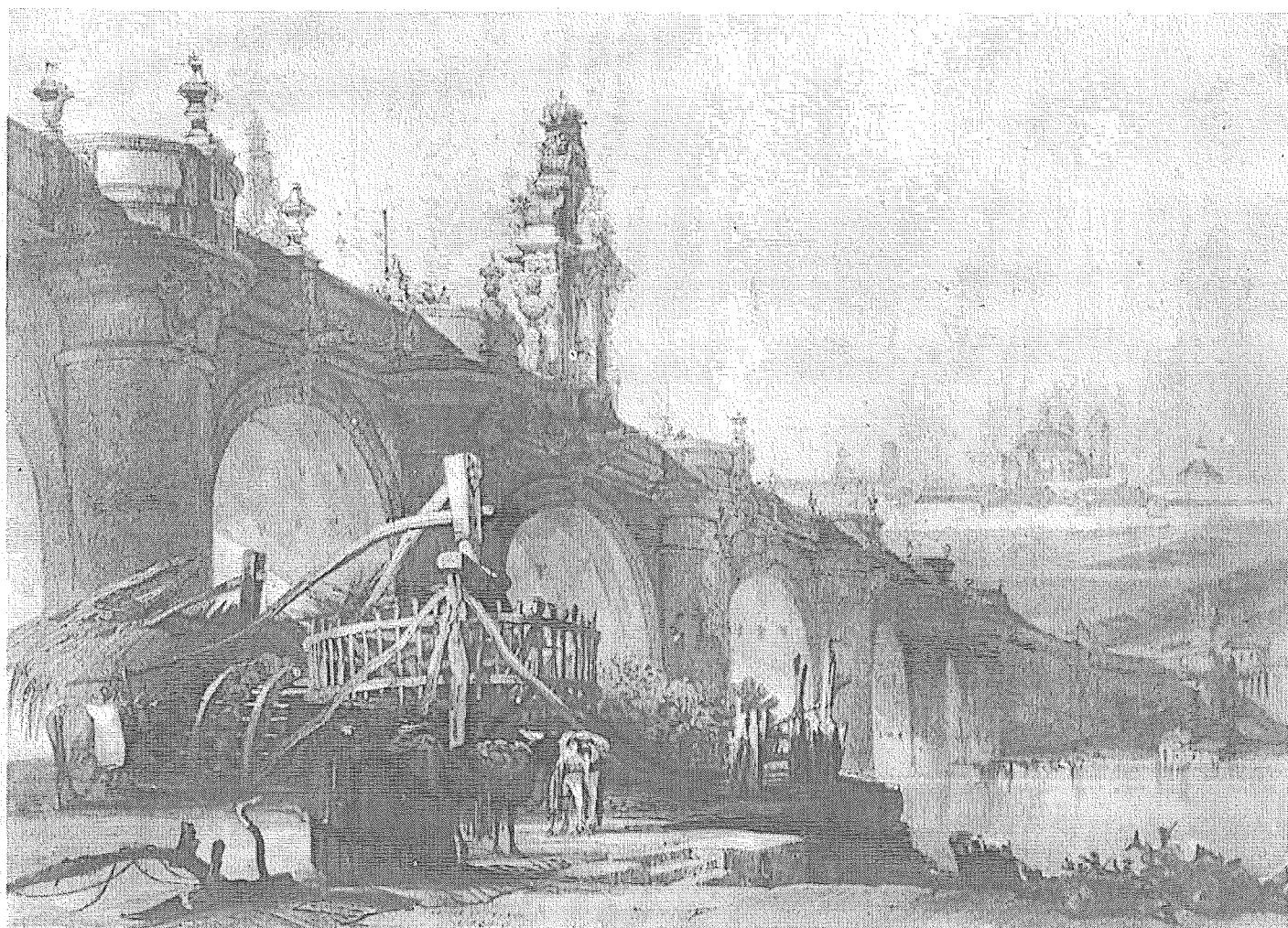
A Pedro de Ribera se debe, ciertamente, la bellísima apariencia del puente. Pero esto no es todo. Conviene conocer, además, que otros artistas, canteros, administradores y políticos estuvieron sumados en el mismo empeño, que si bien no lograron verlo realizado, sí al menos crearon la necesidad que un día y en otra coyuntura histórica alcanzó una forma definitiva.

## LA PUENTE TOLEDANA, EN LOS SIGLOS XV Y XVI

Una de las salidas más antiguas de Madrid, existente por lo menos desde el siglo XV, era la que por el Sur se dirigía a Toledo. Este ca-

mino tarde o temprano debía de atravesar el pequeño y desigual río Henarejos, como se le llama en el siglo XVI al Manzanares (1). Dicha salida precisaba, por tanto, de un puente que salvara el lecho del río. Es inútil preguntarse por el primer puente de Toledo, que así se llamó desde siempre (2), porque probablemente unas maderas aparejadas de cualquier forma debieron solucionar el problema desde que se formó el primer núcleo de población en «Madrid».

Uno de los primeros datos que aparece en la historia del puente pertenece al último cuarto del siglo XV, en el que los Reyes Católicos mandan el 2 de noviembre de 1477 hacer el reparto de la martinega entre los lugares de su jurisdicción con objeto de obtener medios para la reparación del puente (3). Once años más tarde, el corregidor de Madrid Juan Pérez de Varradas hace un informe de los daños que el invierno había ocasionado en los puentes de la Villa (4). De nuevo en 1499 el Consejo de Madrid acude a Isabel y Fernando para informarles que las aguas del invierno de 1498 habían hecho caer la mayor parte del puente de Tole-



*Vista general del puente de Toledo, de D. Robert (1832-33).*

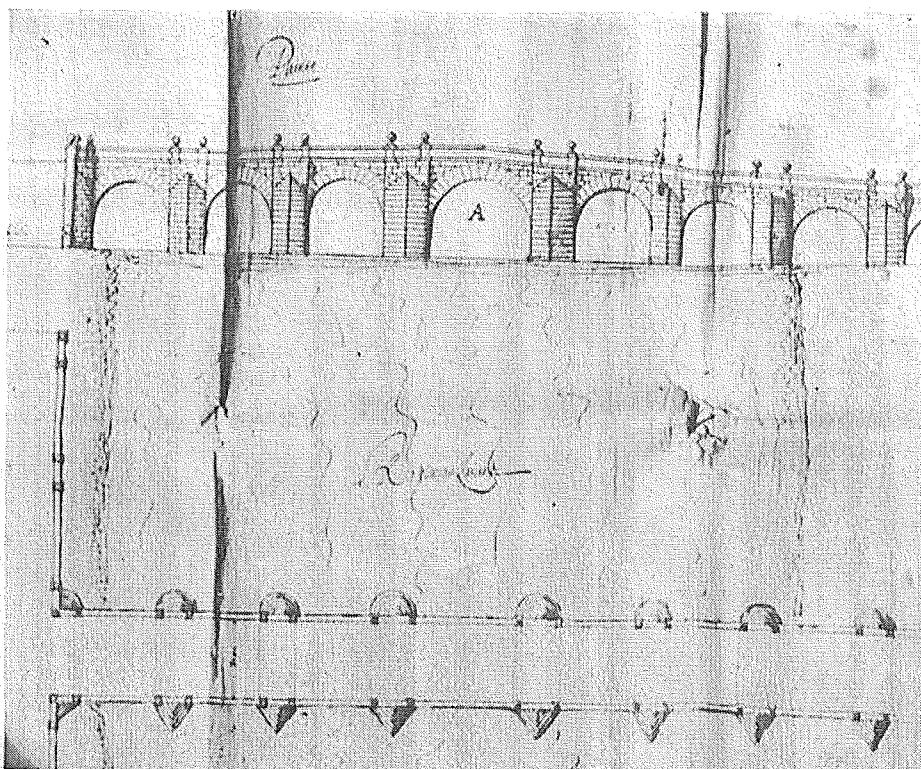
do, solicitando un nuevo repartimiento para su reconstrucción, a lo cual los reyes accedieron (5). El puente de que se trata en este momento estaba muy lejos de ser una obra monumental, como el hoy existente. Debía de ser una construcción en madera de poca estabilidad, expuesta a arruinarse por la humedad, que acababa comiéndose la madera, y, en definitiva, una obra más bien propia de carpintería que de arquitectura. En una relación de 1503, en la que se habla de reparar los puentes de Madrid, se apunta la necesidad de sustituir los «arcos cubiertos de madera» por otros de «cal y canto» (6).

Con los primeros repartimientos hechos en las fechas indicadas surgen también los primeros problemas económicos, que fue el factor decisivo e intermitente que no permitió rematar la obra hasta el reinado de Felipe V. En efecto, en 1501

ya se dan las primeras quejas que intentan eludir el peso de los nuevos impuestos. Como ejemplos valgan los de Robledo de Chavela y Valdemorillo, que promovieron una serie de autos en los que se especifican las causas por las cuales dichos Concejos debían de quedar fuera del repartimiento (7). Esto es tan sólo el comienzo de un interminable proceso económico-político, que adquiere proporciones abrumadoras durante el siglo XVII.

Muy mal debían de estar los puentes de Toledo y Segovia cuando en 1529 Pedro Ordóñez, corregidor de Madrid, hizo un interrogatorio a las gentes que cruzaban al otro lado del río para conocer su estado. Aquellos tenían «los pilares e cuchillos... muy comidos e algunos dellos caydos». Obtenidos los informes necesarios, Pedro Ordóñez mandó a «maestre Antonio e maestre Francisco alarifes desta Villa e Francis-

co de Atienza e Eugenio de Olivares empedradores», para que dictaminasen sobre los reparos necesarios «so pena de dos mil y mrs a cada uno». Su contestación y descripción de los materiales a emplear indica que el puente llevaría una parte de fábrica y otra de madera: carretadas de piedra gruesa, guijo, madera para entablar los arquillos, espuestas y capachos, maestros y peones, etc. Los citados empedradores tenían como misión arreglar «las cuestas que unen la Villa con dichas puentes», porque «en tiempo de aguas se hazen muchos lodos e atolladeros por manera que las carretas e bestias que vienen con provisiones y otras cosas a esta Villa reciben mucho daño e se quiebran» (8). En vista de esto el Ayuntamiento acuerda el 19 de junio de 1536 dar a conocer las condiciones para «hazer los cuchillos o tajamares» del puente (9). Entre 1545 y



Detalle de la planta y alzado (A), de Gómez de Mora.

1546 se añadió un arco al puente, obra que corrió a cargo del maestro Juan de Madrid (10), y se ponen las condiciones para reparar y proyectar un puente en el que el ladrillo iría ganando cuerpo sobre la madera. Estas condiciones, así como todas las obras hechas en el puente durante estos años, estuvieron supervisadas por Antonio Sillero (11), alarife de Madrid, que debió de tener un papel semejante al de arquitecto mayor de la Villa. Según Llaguno, este Sillero era maestro de obras reales en tiempos de Carlos V, debiéndose a él el edificio de las Descalzas Reales, en las que trabajaba en 1565 (12).

Dentro del plan llevado a cabo por Felipe II para dar a Madrid su nuevo carácter de capital, las obras públicas gozaron de especial atención. El propio rey exigió para el puente de Toledo una obra en piedra, para lo cual no bastaba con los tímidos y cortos repartimientos hechos por los Reyes Católicos entre los lugares de la jurisdicción de Madrid. En 1564 estos repartimientos se extendieron a todas «las ciudades, villas y lugares» de los reinos de Toledo, Granada, Andalucía y Extremadura, ya que ellos serían los primeros en beneficiarse de un sólido puente que aseguraría el abaste-

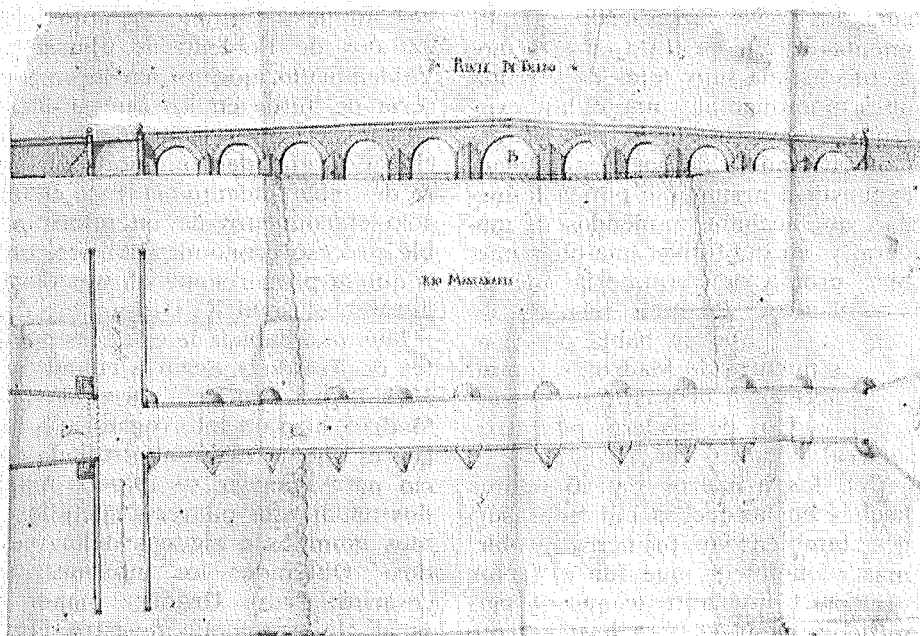
cimiento y comercio que la nueva capital atraería de aquellos reinos (13). El alcance del repartimiento hecho por Felipe II indica, sin duda, la transformación y el carácter monumental que se quiso imprimir a la nueva fábrica.

No obstante, el puente no debió de mejorar sensiblemente pese a los deseos del monarca, cuyo interés estaba entonces en la obra de El

Escorial. Se adecentaron tan sólo los accesos al puente, empedrando la calzada que lo unía con la antigua puerta de Toledo, y arreglando su «paso bajo». Estas obras se llevaron a cabo entre los años 1580 y 1598, por el alarife de Madrid Alejo González (14) y los maestros de obras Juan y Miguel Martín (15). En 1599 Diego Sillero, posiblemente hijo del citado Antonio Sillero, a cuyo cargo estaban por entonces las obras y fábrica de la Panadería en la Plaza Mayor, hizo unos reparos en el puente, por los que reclamaba 9.000 reales, amén de cierta cantidad de madera (16). Ello indica que aún no se habían preparado las irazas para la obra de piedra. En 1605, bajo Felipe III, Diego Sillero fue nombrado aparejador de las obras reales (17).

#### EL SIGLO XVII: JUAN GÓMEZ DE MORA Y OTROS ARQUITECTOS DEL REINADO DE FELIPE IV

Reparos e informes sobre los hundimientos del puente se suceden ininterrumpidamente durante la primera mitad de siglo. Las obras son de poca importancia y siempre con carácter provisional. Para tener una idea de estos reparos, véase lo que dice en 1601 el alarife Juan Díaz: «... El reparo que se ha de hacer es hincar tres hitos y echar una carrera para recibir las madres que están en el aire y otros pies a las dichas madres y encima de ellas se ha de echar un tramo de

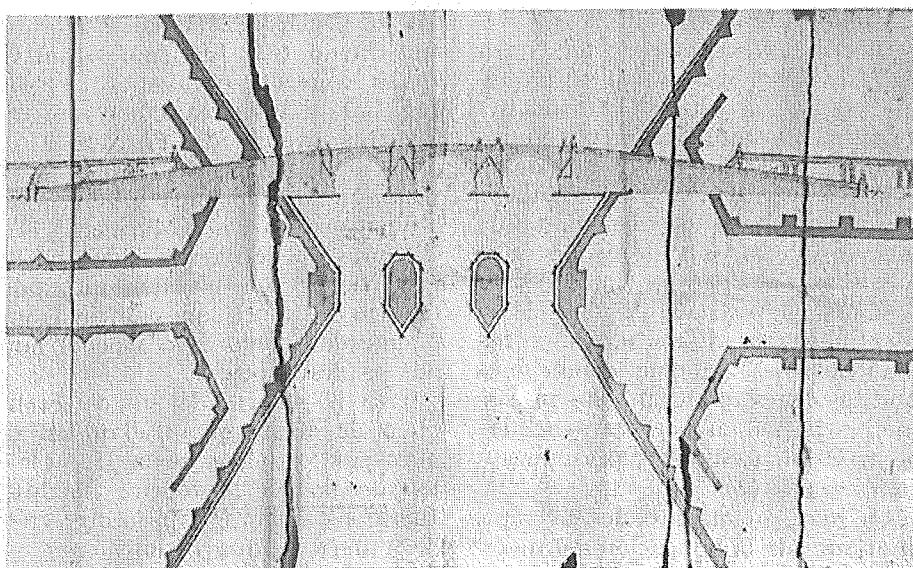


Planta y alzado (B), de Gómez de Mora.



madera de a seis en todo el ancho de la dicha puente y poner un antepecho que falta...» (18). El propio Juan Díaz tasaría en 1617 el coste de semejantes reparos en 91.800 maravedises (19). La constante sangría que suponían estas cantidades todos los inviernos, hacían estériles los continuos y gravosos repartimientos, como luego se verá.

Un hecho importante rompe con la monotonía y ya larga vida del puente: las trazas presentadas en 1623 por Juan Gómez de Mora. Son éstas las primeras que se debieron de hacer para el puente de Toledo. Madrid buscó al arquitecto más prestigioso de la Corte, que por entonces se hallaba trabajando en la fachada sur del Real Alcázar, para que preparara un proyecto definitivo. Gómez de Mora presentó dos soluciones distintas. La primera (20) está firmada en Madrid el día 5 de septiembre de 1623, y consiste en un monumental puente de piedra con trece ojos, todos ellos desiguales, motivado, por el gradual desnivel del puente, que se inclina en la misma dirección que el terreno (lámina 2). Es decir, la pendiente natural de la calzada que empezaba en la antigua puerta de Toledo y que iniciaba «el paso y camino real de Toledo»—como se dice en las notas que acompañan el dibujo de Gómez de Mora—, continuaba sin interrupción hasta la orilla opuesta del río a través del puente. Esto explica la progresiva disminución de la flecha de sus arcos, de uno a otro extremo. Cuenta con dos bajadas laterales, que salen perpendicularmente al eje longitudinal del puente. Las manguardías llevan contrafuertes de base rectangular. El pretil va adornado con remates esféricos, al modo escorialense, coincidiendo con la anchura de los machones o cepos, cuyos tajamares y cuchillos tienen en planta forma de huso. En estas primeras trazas Gómez de Mora intenta resolver un problema que luego, en la segunda mitad de siglo, hará cavilar a maestros y arquitectos como el hermano Bautista o fray Lorenzo de San Nicolás. Se trata simplemente del número de arcos que debía de llevar el puente, atendiendo bien a su cauce regular, que era escaso; o, por el contrario, a las aguas que el río arrastraba en los inviernos, cuando su caudal aumentaba considerablemente, y que por no tener madre suficiente se desbor-



*Planta y alzado de Lucas Gutiérrez de Bargas.*

daba, dejando incomunicada una y otra orilla al rebasar la longitud del puente. Por ello todos los proyectos tendieron siempre a alejar lo más posible del centro del río la entrada y salida del puente. Esto explica que en el dibujo de Gómez de Mora el río abraza sólo seis de sus arcos, dejando los otros cinco para aliviar las que hoy nos parecen imposibles crecidas.

En el breve texto que acompaña estas primeras trazas se indica que la nueva obra dejaría a mano izquierda el puente viejo, así como «que para obra tan grande se haga un modelo para su ejecución, como se hizo para la de Segovia, para lo cual a su tiempo se darán las medidas precisas». Es decir, desde un principio se apunta como modelo a seguir el sólido puente de Segovia, atribuido a Herólera, pero que un reciente estudio ha puntualiza de la posterior intervención de otros maestros (21). A lo largo de toda la historia del puente toledano se repite con insistencia la necesidad de seguir el ejemplo formal y material del puente de Segovia, idea que pesó en un principio sobre los diseños del propio Ribera, cuyo mérito principal consistió precisamente en romper con este espíritu tradicional en lo que a su ornato y decoración se refiere, pues en cuanto a su estructura y planta Ribera no añadió prácticamente nada. Según el texto indicado, Gómez de Mora quedó comprometido para dar las medidas con las que ejecutar una maqueta en yeso o madera. El proyecto de Gómez de Mora es correcto, muy sólido, y si algún de-

fecto tuviera sería la excesiva altura de los cuchillos, que, alcanzando casi el nivel de la clave de los arcos, resta gallardía a éstos.

En el Archivo de la Villa existe otro proyecto (22), sin firmar, pero que coincide con el de Gómez de Mora en la caligrafía del texto, dibujo y otros detalles, como la letra B (lámina 3) que lleva en el ojo central del puente (el anteriormente descrito lleva la letra A en el mismo sitio). Gómez de Mora debió de dar varias trazas, en las que, más que mostrar el proyecto totalmente terminado, daba una serie de ideas y soluciones distintas, que una vez aprobadas serían desarrolladas con mayor minuciosidad. Este segundo proyecto consiste en la planta y alzado de un puente con once ojos, coincidiendo el central con el punto de mayor elevación. El cauce normal del río ocupaba seis de los once arcos, quedando los restantes para dar paso a las crecidas.

Pasan los años y los proyectos de Gómez de Mora se olvidan, por razones desconocidas, pero que deben estar relacionadas con el problema económico y la obtención de fondos para fábrica tan monumental.

En 1624 el alarife Juan de Aranda, que actuaba de supervisor de las obras de la Corte, hace un informe y fija las condiciones para la reparación del puente de Toledo, que a juzgar por ciertos indicios del texto, tales como «arco biexo», «piedra dura de "Caramanchel"», «dos losas de piedra berroqueña que le sirvan de impostas» y otros semejantes (23), hacen pensar en un puente de cierta solidez, si bien

sería una obra propia de maestros de obras, sin responder a una traza unitaria. Para atender al entretenimiento que necesitaba este puente y evitar el entorpecimiento burocrático se sacaba a subasta dicho mantenimiento, comprometiéndose los licitadores a hacerse cargo de todo lo que hubiere de menester el puente por un tiempo fijado de antemano, que oscilaba de seis (24) a diez años (25). Estas obras se habían de sujetar a unas condiciones que los maestros aceptaban previamente, haciéndose constar en ellas el material a emplear, presupuesto fianzas, etc. (26).

Lo más importante de los años cuarenta fue la obligación del maestro de obras Francisco de Mena, según proyecto que aprobó Juan Gómez de Mora y Miguel del Valle y Aguilar en enero de 1647 (27). Miguel del Valle era maestro de obras de Felipe IV, y debía entender especialmente de puentes y acequias, pues en 1637 lo había enviado el rey, junto con otros maestros, a nivelar el caz del Jarama en Aranjuez (28). No obstante debió de trabajar en obras de otra índole, pues aparece en una escritura de 1637 junto con Gaspar de Ordóñez, a cuyo cargo estaba la obra y fábrica de la iglesia del convento de San Norberto (29).

Entre los años 1649 y 1660, José de Villarreal, maestro mayor de las reales obras, se ocupó del puente de Toledo como maestro mayor, que también lo era de las obras de la Corte (30). Según Llaguno, Villarreal había sucedido en 1660 a Alonso Carbonell en su puesto de trazador mayor del Alcázar de Madrid, siendo su obra arquitectónica más importante la capilla de San Isidro de Madrid, hasta la altura de la potente cornisa, y exceptuando las portadas que se deben a Sebastián de Herrera (31). Villarreal proyectó por vez primera un caz para aliviar y disminuir el caudal que pasaba por el puente de Toledo, y posibilitar de este modo la fijación de las zampeas del nuevo puente (32): Pálmolo nos da igualmente un dato de interés sobre Villarreal en su biografía sobre Velázquez, donde dice que en el viaje que el pintor sevillano hizo en 1660, en dirección a Irún, para aposentar a Felipe IV, «llevaba consigo a Joseph de Villa Real, Ayuda de la Furriera, y Maestro Mayor de las Reales Obras». Más adelante vuelve a citarlo como «Ayu-

da» de Velázquez en su cargo de aposentador (33). Justí, por su parte, en su conocida obra sobre Velázquez, cita a Villarreal como uno de los tres ayudas de Furriera (los otros dos eran Mazo y Damián Goetens), que acompañaba a Velázquez al histórico viaje a los Pirineos (34). Ello nos puede dar una idea de la importancia del maestro que por espacio de once años dirigió un puente de Toledo cuyo aspecto hoy nos es desconocido.

Tras la muerte del citado Francisco de Mena, que trabajó en la obra por lo menos hasta 1556 (35), le sucedió en la fábrica su hijo Juan (36), siempre bajo la dirección de Villarreal, que recibiría por su trabajo quinientos cincuenta ducados en tres pagos, según el estado del puente (37).

Algunos de los reparos de estos años corrieron a cargo de diferentes maestros, como Diego Gómez, «maestro de estacadas y diques de esta Villa» (38), Juan Yáñez (39) y Lucas Crespo y Juan de Valdomillos (40). Por entonces se lleva a cabo también el empedrado de la calzada entre la puerta y el puente de Toledo, para la que se pide piedra de las canteras de Vallecas, Almodóvar o Getafe, «descalabrada de martillo por la parte de arriba» (41).

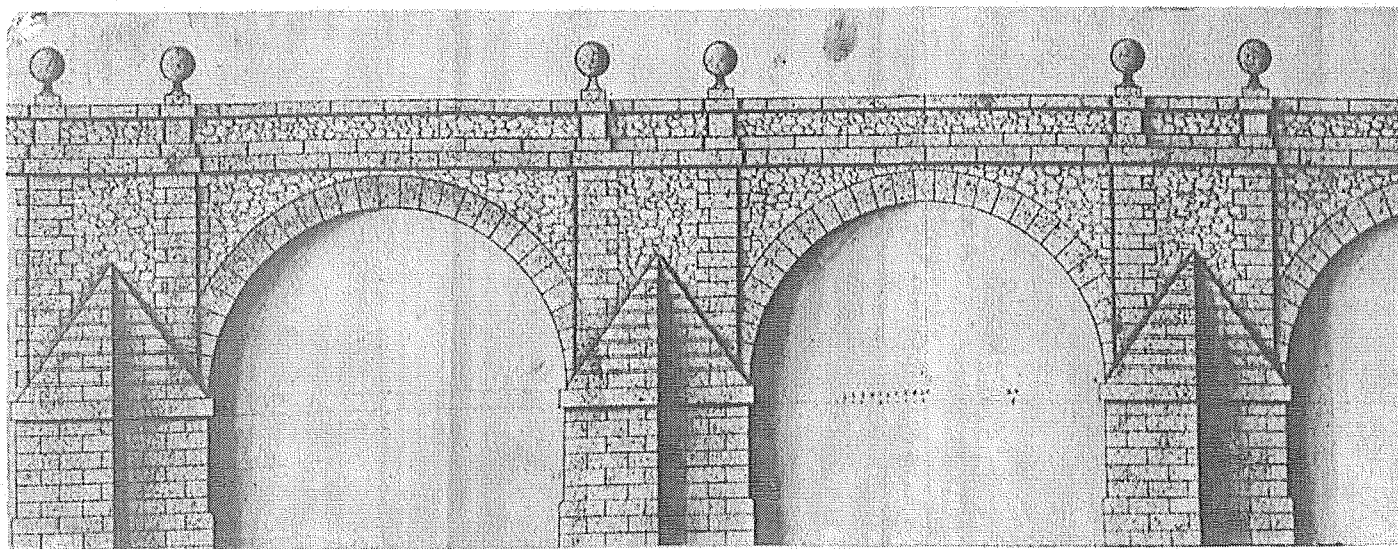
El último dato del reinado de Felipe IV es de 1665, año de la muerte del rey, en el que Bartolomé Hurtado García, «aparejador de las obras del Alcázar de Madrid, Casas de Campo y el Pardo», hace un nuevo informe sobre las necesidades y reparos del puente (42). Este Bartolomé Hurtado intervino más tarde en la construcción de la iglesia del Sacramento, en Madrid, junto con Manuel del Olmo (43). Termina así una segunda etapa en la historia del puente, que tiene como hecho principal las trazas de Gómez de Mora. En realidad, nada se había adelantado con respecto a siglos anteriores, y tan sólo cabe presumir un puente mixto de madera y fábrica, a base de ladrillo.

#### **EL PUENTE DE TOLEDO DURANTE EL REINADO DE CARLOS II**

En 1670 se intenta de nuevo solucionar definitivamente el problema «puente de Toledo», fundamental para el comercio de Toledo y Andalucía, además de ser el camino que

el rey utilizaba para ir a Aranjuez con mucha frecuencia. Se optó por fabricar un puente de ladrillo «que fuese permanente». Para ello se distribuiría los dos tercios de su coste entre «los lugares, villas y ciudades» que estuviesen a treinta leguas. «en el contorno de esta Corte», corriendo el resto a cargo de Madrid. Entre los proyectos presentados se aprobó el de Tomás Román, el 30 de enero de 1671, una vez obtenido el visto bueno de la comisión encargada de supervisar dichas trazas y que estaba compuesta por Sebastián de Herrera, el P. Francisco Bautista y Gaspar de la Peña. El proyecto de Román es demasiado frío y sin gracia, al menos el que conozco (44). En mayo de 1672, otra comisión, formada por fray Lorenzo de San Nicolás, el P. Francisco Bautista y Juan de León, eligió el lugar más conveniente para la fábrica definitiva. La obra se empezó inmediatamente por el citado Román (45), que dispuso de cien oficiales y peones, pidiendo al Consejo que le facilitara cien carros semanales para conducir la piedra de las canteras de Vallecas y Pinto, para el cimiento del puente (46). Tenía este maestro alguna experiencia en la construcción de puentes, pues había levantado uno en 1632, sobre el río Jarama, a dos leguas de Toledo.

Sin embargo el proyecto de Román suscitó al poco tiempo una disputa, pues se le discutía la necesidad de los veintiún arcos que había proyectado. Esto no tenía otra razón de ser que la ya apuntada en las trazas de Gómez de Mora, a saber: alejar del centro del río los accesos del puente, para que en las crecidas no quedaran estos anegados. La obra de Román sufrió duras críticas, hubo disensiones entre las anteriores comisiones y como resultado un cambio en la dirección de las obras. Se produjo un enfrentamiento entre los religiosos Francisco Bautista y Lorenzo de San Nicolás, que apoyaban las trazas de Román, y los partidarios de un puente con menos arcos, y éstos de piedra. Para reafirmar la necesidad de un puente largo, los propios Francisco Bautista, Lorenzo de San Nicolás y Juan de León, hicieron unas trazas para el puente, «de piedra y sillería», que el Consejo aprobó el 27 de junio de 1672. Este puente llevaba veintiún arcos. En una carta autógrafa dirigida al rey, en julio del mismo año, afirman que



*Alzado de Rodrigo Carrasco (fragmento).*

el proyecto de un nuevo puente con sólo tres arcos es «cosa afrentosa para esta Corte». De cómo eran estos puentes de sólo tres arcos nos dan una idea las plantas y alzados que presentó Lucas Gutiérrez de Bargas (47). Es un bellissimo dibujo (lam. 4), a tres colores, en el que el encauzamiento de las posibles crecidas se resuelve haciendo un muro de contención, que obligan a las aguas, a modo de embudo, a pasar por los tres arcos. Este muro de contención, a su vez, sirve para las rampas laterales que lleva el puente en cada extremo, teniendo éste un total de seis accesos. La solución es original y el efecto de singular belleza. La obra sería toda ella en piedra, según el último acuerdo del Consejo (48). En el mismo mes de julio presentó también trazas Melchor Luzón (49), cuyo puente presentaba una veintena de arcos. Melchor Luzón era «arquitecto e ingeniero de Su Magestad», y «maestro mayor de la ciudad de Murcia y su tierra». Todo ello no produjo sino una confusión tal que motivó el nombramiento de un juez para que sacara adelante aquella situación, en la que se veían comprometidas personas de indudable valía.

Se nombró a Gaspar de la Peña, que era desde 1671 maestro mayor de las obras reales, sucediendo en este empleo a Sebastián de Herrera. Sobre su vida da Llaguno interesantes datos (50). En Madrid había intervenido en San Felipe el Real, así como en la «capilla ovalada» de la iglesia de Santa María de la Almudena. Dicho arquitecto decidió la cuestión afirmando la necesidad de

un puente que no tuviera más de siete arcos. Tras su demostración el Consejo aprobó la idea, encargándose el propio Gaspar de la Peña de hacer las trazas, terminadas en agosto de 1672 (lám. 5), en las que colaboró Melchor Luzón (51). La preferencia que por razones económicas tuvo otra vez el ladrillo, nos habla de la oscilante economía, que no está a la altura del deseo. Así como en el puente de Segovia se hermanaba perfectamente el anhelo del rey y la posibilidad económica de realizarlo, al final del siglo XVII España había heredado el mismo deseo de grandeza, pero no su potencial económico.

Ante la insistencia de Francisco Bautista y Lorenzo de San Nicolás, que en septiembre de 1672 vuelven a apoyar las trazas de Tomás Román, Gaspar de la Peña escribe una carta en la que, entre otras cosas, se dice «que estos padres aunque anecho muchas obras no anecho puentes ni tienen experiencia dellas». Tras esta afirmación tan tajante, nada vuelve a saberse de los «padres» en relación con el puente.

En diciembre del mismo año, un nuevo arquitecto de prestigio aparece en escena para poner reparos a la traza de Gaspar de la Peña y Melchor Luzón. Era Bartolomé de Zombigo y Salcedo, a la sazón maestro mayor de la catedral de Toledo, y aparejador de los Reales Alcázares. Los motivos que impulsaron a Zombigo a intervenir los desconocemos, pero alguna diferencia debía de haber entre éste y Gaspar de la Peña, pues según lo que refiere Laguno con ocasión del in-

cendio de las cubiertas de El Escorial, se aprobó en 1671 un proyecto de reparación de Gaspar de la Peña, si bien el que se llevó a efecto fue de Zombigo (52). Una situación análoga se produjo al siguiente año con respecto al puente de Toledo. El proyecto de Zombigo (53) está hecho con mucho cuidado y es el único de todos los que se presentan (incluyendo los del siglo XVIII) que da una sección de los arcos, así como la diferente composición de los alzados que miran respectivamente río arriba y río abajo (lámina 6). La técnica constructiva habla bien a las claras de la formación toledana del maestro, pues todo él está concebido a base de mampostería encintada. El total de sus arcos suman dieciséis. Al frente de las obras se pondría a Tomás Román, que había estado inactivo desde que fue rechazado su proyecto. Con muy buen criterio el Ayuntamiento de Madrid pidió que no se derribase lo ya construido, intentando encajar la nueva planta con lo que estaba levantado (54).

En febrero de 1673, José de Sopeña presentó al Consejo del rey «un papel» con un ambicioso proyecto para el puente, concebido de piedra, con quince arcos, que no necesitaría nunca de reparos. La obra se terminaría en cuatro años, y el total de su coste no superaría los 308.000 ducados. Semejante plan, con toda clase de fianzas, hizo dudar al Consejo, que optó por poner «cédulas en las paredes públicas desta Villa para que si hubiese persona que quisiese ver la planta y condiciones...». La obra se remató sin



más dilaciones en José de Sopena, abandonándose las trazas de Zombigo. Este José de Sopena era muy conocido en Madrid por sus obras. Se firmaba como «maestro de obras de cantería y mayor de las de la Universidad de Alcalá, por cuya cuenta ha corrido el patio principal de escuelas della y corre el claustro del Convento de la Santísima Trinidad Calzada, y el de San Jerónimo desta Villa de Madrid» (55). Sopena era, según Llaguno, natural del valle de Liendo, en las montañas de Burgos, y murió en Alcalá de Henares en 1676, por lo que sus trazas y condiciones se dejaron a un lado (56).

Lo más interesante de estos años son los reparos hechos por el alarife de la Villa y maestro de obras Juan de Caramanchel «para la jornada del Rey en Aranjuez», que necesitaba pasar por el puente (57). En 1675 figura José de Arroyo, maestro de cantería, llevando las obras «por la mucha inteligencia que tiene especialmente en las fábricas de puentes» (58). Arroyo hizo un bello dibujo, a cuatro colores, del alzado, planta y zampea de un machón (59), que, efectivamente, muestra un mayor conocimiento de los problemas de puentes, a juzgar con el detalle con que está ejecutado dicho proyecto. Arroyo, para dar más fuerza a sus trazas, se presentó como autor de la Casa de la Moneda de Cuenca, en la que al parecer trabajaba en 1664 (60).

En mayo de 1676, los arquitectos Juan Barbero, Juan de Pineda, Rodrigo Carrasco y Ventura Prieto, presentaron una memoria y dibujo (61), sobre algunos detalles que debían añadirse a las bajadas laterales del puente, que corrían a cargo del capuchino fray Lucas de Guadalupe, desde 1674 (62). De todos ellos el arquitecto más importante era Rodrigo Carrasco (63), que había presentado incluso dos alzados y una planta, cuya fecha desconocemos (64), en colaboración con Miguel Martínez (lám. 7), viéndose en ellos el deseo de imitar el puente de Segovia. Carrasco y Zombigo habían presentado también algunos proyectos juntos para las citadas bajadas (65).

La obra, a pesar de todos los contratiempos y cambios de parecer, estaba ya muy avanzada en 1676, pues a final de año tan sólo faltaban cerrar dos arcos en el puente, estando los accesos, terraplenes y cinco de los siete arcos, to-

talmente terminados. El Consejo, haciendo un último esfuerzo, no dejó entrar otra piedra a Madrid que no fuera para el puente de Toledo o la obra del Real Alcázar (66). La obra debía tener un aspecto magnífico, derribándose pequeñas construcciones inmediatas, sobre todo lavaderos, para dejar airoso y limpio su alzado (67). Hasta 1678, año en que cabe presumir la terminación del puente, cobraron ciertas cantidades además de los citados, los maestros de obras Marcos López, Tomás y Luis Román, Juan de León y Pedro Lázaro, lo que indica el numeroso personal que intervino en la obra en esta fase final (68).

Todo estaba a punto, ultimando pequeños detalles, cuando en septiembre de 1680 una crecida del río dio al traste con el recién terminado puente... Decenas de proyectos, tiempo, administración, dinero, repartimientos, subastas, fianzas, en fin, todo, se vino abajo (69). Ello debió de dejar sin aliento a Madrid, que veía una vez más su puente en el lecho del río, como Sísifo la pesada roca al pie de la montaña.

#### JOSE DEL OLMO Y LOS MAESTROS MONTAÑESES

En junio de 1682 el Consejo del rey decidió pedir nuevas trazas para recomenzar la construcción del puente. De los maestros que las presentaron de nuevo conocemos a Lucas Gutiérrez de Bargas, «maestro arquitecto de cantería», que presentó cuatro proyectos de puentes con seis, siete, nueve y once arcos respectivamente, de los cuales quedan algunos en el Archivo Municipal (70). Gutiérrez de Bargas, que no consiguió adjudicarse la obra, reclamó cierta cantidad para compensar el tiempo empleado en las trazas y en la solicitud de fianzas (71). La verdad es que aquéllas son poco afortunadas e inferiores a las que había presentado unos años antes.

Más interés tienen los proyectos aprobados, que llevaron a cabo los llamados maestros montañeses. Habían venido éstos al conocer el deseo de Madrid de construir de nuevo el puente (72). Eran «vecinos y naturales de la jurisdicción de Rivamontan, en la Provincia de Trasmiera, Diócesis de la ciudad de Burgos», siendo sus nombres, según la escritura de obligación (73), Simón Martínez de la Vega, maestro arquitecto; Juan de Setiem Guemes,

Francisco de Casuso Villafañe, maestro de cantería, y Félix de la Riva Campo, que procedía de Cuenca, de cuya ciudad y obispado era maestro mayor. Posiblemente estos maestros, que eran paisanos de José de Sopena, conocieron a través de él la obra del puente, y arruinado éste y muerto aquél, decidieron probar fortuna en la Corte como grupo. Sea como fuere, una vez más se pone de manifiesto la importancia que para la historia de la arquitectura española ha tenido la región de Trasmiera, tierra de maestros y canteros, quienes en un agilísimo movimiento migratorio, especialmente por tierras de Castilla y León, intervinieron en las obras más importantes de nuestra arquitectura (74).

Lo más urgente y antes de entrar en las nuevas trazas, fue la construcción rápida, pero sólida a la vez, de un puente que sería, como en otros tiempos, de madera. Para ello se mandó llamar a José del Olmo, que era «arquitecto maestro mayor de las Reales Obras del Buen Retiro y Villa de Madrid», así como «Ayuda de la furriera de Su Magestad». Por encargo del Ayuntamiento fijó las condiciones que debía de aceptar el maestro que se adjudicara la obra, pero sin hacer traza alguna. Dichas condiciones, en cuya redacción intervinieron otros maestros, como Juan García, Juan Ruiz y José Arroyo, eran muy exigentes, sobre todo a la hora de pedir responsabilidades y garantías, ya que en este sentido había sido un fracaso todo lo ocurrido hasta la fecha. A pesar de lo difícil de la empresa, Simón Martínez de la Vega, junto con sus compañeros, hicieron «postura», adjudicándose la obra en 1681 (75).

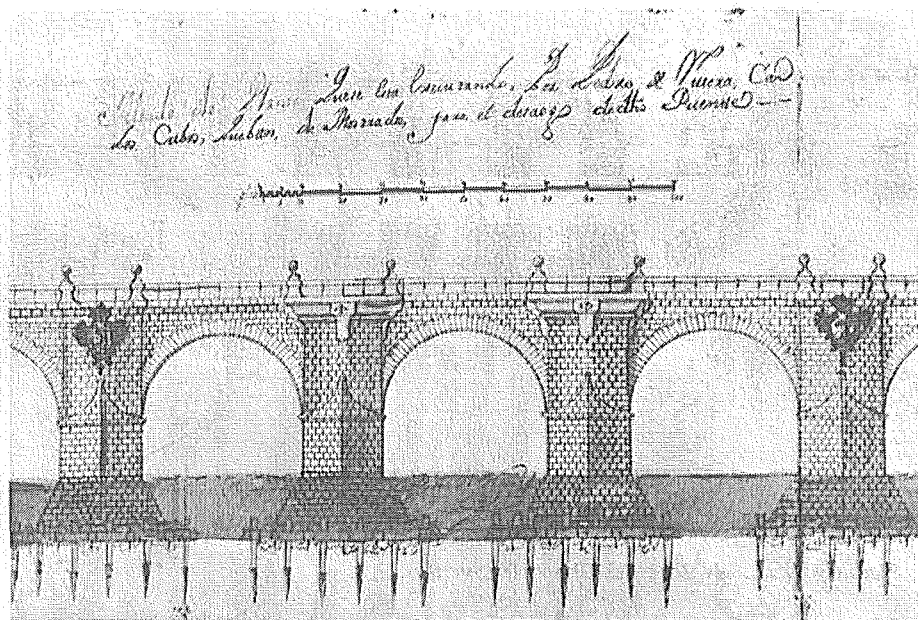
Se terminó ésta en breve y, transcurrido el tiempo necesario para comprobar la solidez del puente, las nuevas obras se las volvieron a adjudicar los maestros montañeses, decisión en la que sin duda pesó el éxito obtenido en el citado puente de madera. No obstante, no hicieron ellos las trazas, sino tan sólo objeciones y modificaciones al proyecto que se les presentó. Fue otra vez José del Olmo el autor de las condiciones, planta y alzados presentadas el 13 de junio de 1682 al Consejo (76). Una vez aprobadas se llevaron a efecto con gran rapidez. Su planta y alzado (77) (lám. 8) muestra muy claramente que la actual planta del puente de Toledo se ajusta en parte a la de José del Olmo,

sobre todo en los cubos y manguardias que acometen al puente en sus extremos. José del Olmo había sucedido a Gaspar de la Peña, muerto en 1677, en el oficio de maestro mayor de las obras reales, si bien no ocupó dicho cargo hasta 1685; por haberlo disfrutado temporalmente Francisco de Herrera el Mozo. Llaguno, recogiendo otras opiniones, apunta la posibilidad de que José del Olmo fuera el autor de las trazas del retablo y capilla de la Sagrada Forma, del monasterio de El Escorial (78).

Su proyecto para el puente es el más detallado de todos los que se hicieron para esta obra. Tiene un total de once ojos, de los cuales tan sólo se llegaron a construir nueve, dando más luz a sus arcos. Llevaba todavía remates esféricos, que el propio Ribera conservaría en sus primeros dibujos. Las obras empezaron con mucha celeridad en 1684, y ya en este año, y aprovechando parte de lo que había quedado del puente arruinado en 1680, se abrió un caz para desviar el agua, se sentaron tres zampeas, y sobre ellas poco más de cinco hiladas de cantería. En 1688 ya se habían levantado siete cepas (79), todo ello por los maestros montañeses, que en este año volvieron a presentar fianzas para proseguir la obra (80).

Pasados los cinco años que debían de durar las obras (18) se produjeron ciertos conflictos económicos graves, que movieron cientos de informes, memorias y expedientes, que paralizaron momentáneamente las obras. En 1691 los maestros montañeses hicieron un detallado informe sobre el estado del puente (82), en el que tan sólo faltaban dos zampeas, para las que habían presentado trazas Manuel del Olmo y Felipe Sánchez (83). Por entonces interviene también un tal Juan de Setiem Gutiérrez, que era maestro arquitecto y mayor de las obras de la ciudad, catedral y obispado de Salamanca, así como su primo, también arquitecto, Fernando de Setiem Gutiérrez (84). Las denuncias hechas y el desequilibrio entre lo entregado para el puente y lo realizado, produjo un escándalo en el que salieron muchos nombres y grandes cantidades administradas que no se invirtieron en la obra. Un resumen, confuso pero útil, es el que da Llaguno recogiendo un informe que lleva fecha de 1892 (85).

Por otra parte, el puente de ma-



Alzado de Pedro de Rivera (fragmento).

dera llevaba su vida independiente, conociéndose los nombres de quienes llevaron la contrata para su mantenimiento. Así, entre 1685 y 1689, fue el maestro de carpintería Domingo de Brea (86); entre 1689 y 1693, José de la Calle, maestro empedrador de Madrid (87), etc. También en relación con el puente de madera aparece el nombre de Teodoro de Ardemans, a quien se le encargó que informase, en 1693, sobre el estado de aquél (88). Pero Ardemans abre un nuevo y último período, que tiene su propia problemática.

#### LA FASE FINAL: ARDEMANS Y RIBERA

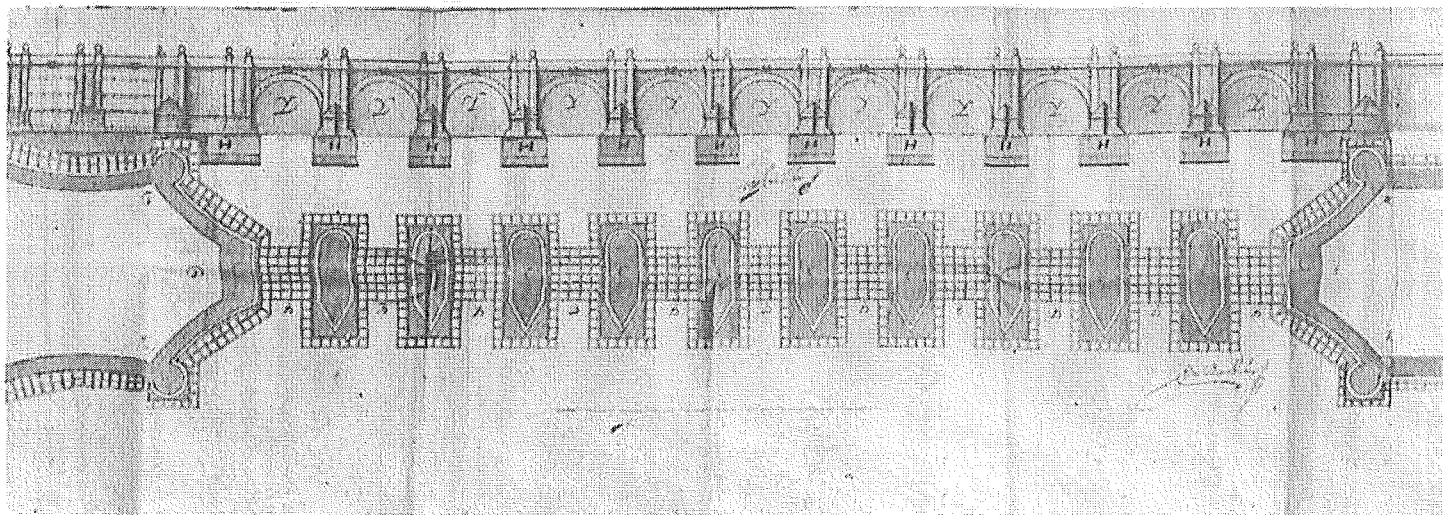
En 1691 aparece por vez primera el nombre de Ardemans en relación con el puente de Toledo. Se firmaba tan sólo como maestro arquitecto, y su primer cometido con respecto a la fábrica fue la «de poner junto a la obra de la Puente de Toledo ciento y cinco pies de lossa de piedra de cantería» (89). Su intervención no pasaba de ser modesta, ya que seguía siendo José del Olmo quien dirigía la obra. Precisamente a la muerte de éste el nuevo rey, Felipe V, nombró en 1702 a Ardemans maestro mayor de las obras reales (90). Desde entonces se ocupó de las que llevaba Olmo, y, por tanto, del puente de Toledo. Pues de los distintos expedientes que he visto se puede sacar la conclusión cierta de que para las obras de la Corte en

que se invertía dinero de otros «reinos», es decir, no exclusivamente municipal, se nombraba como arquitecto supervisor al maestro mayor de las obras reales, y éste imponía las condiciones para hacer las obras, a veces daba trazas propias y en ocasiones elegía de acuerdo con el Real Consejo la que parecía más acertada. Esto explica la presencia y continuidad de nombres como Juan Gómez de Mora, José de Villareal, Sebastián de Herrera, Gaspar de la Peña, Olmo, Ardemans y otros, hasta llegar a Sachetti, que también intervino, como se verá más adelante.

La construcción del puente llevaba un ritmo muy lento hasta que fue nombrado corregidor de Madrid don Francisco Antonio Salcedo y Aguirre, marqués de Vadillo, en octubre de 1715. Este hombre a cuya iniciativa tantas cosas útiles, pero también bellas, debe Madrid (91), dedicó especial atención a la orilla del Manzanares comprendida entre los puentes de Segovia y Toledo. Allí levantó a sus expensas la bellísima ermita de la Virgen del Puerto, terminada en 1718. Al mismo tiempo imprimió un nuevo y definitivo impulso al famoso puente toledano, encargándole a Teodoro de Ardemans hacer un informe, con plantas y alzados, del estado de la obra.

El arquitecto contestó pronto enviándole una planta general del puente (92), acompañada de una breve nota que, entre otras cosas,





*Planta y alzado de José del Olmo (fragmento).*

dice: «Lo que está dado de color rojo, es la planta de la fábrica que se ha ejecutado el año de 1718...»; pero dicho color hoy no se aprecia, por lo que es imposible decir con certeza qué parte quedaba por hacer este año (lám. 9). Seguramente quedaban todavía unas zampeas, a juzgar por un dibujo de las zampeas del puente que presentó José Moreno al marqués de Vadillo el 29 de julio de 1718 (93). Este José Moreno firmaba como maestro mayor de Su Majestad y «de la Real Obra de el Caz de la Rivera del Jarama». La presencia de este hombre, con cierta experiencia en este tipo de obras, hace pensar que el puente de Toledo tenía su mayor dificultad en el zampado, es decir, en la fijación del cimienta sobre el arenoso lecho del río Manzanares, problema que debió de quedar zanjado entre este año y el siguiente.

El 21 de marzo de 1719 se presentaron de nuevos dos proyectos, firmados, respectivamente, por Ardemans y Ribera. El de Ardemans (94) corresponde a la planta anteriormente citada y muestra completo el alzado del puente (lám. 10), señalando con color encarnado lo que se ejecutó en 1718 y parte del 1719, con amarillo lo que se había aprovechado del puente arruinado en 1680, con aguada negra «la obra que ejecutaron los maestros montañeses», y en azul lo que faltaba por hacer. De nuevo la desaparición del color impide conocer el estado del puente; pero la utilización del puente de madera indica que todavía estaba por cerrar algún arco. Es éste el último proyecto de Ardemans para el puente que conozco, y me da la impre-

sión de que en esta fecha debió de abandonar la obra y dejarla en manos de su ayudante Pedro de Ribera, o Rivera, como él firmaba.

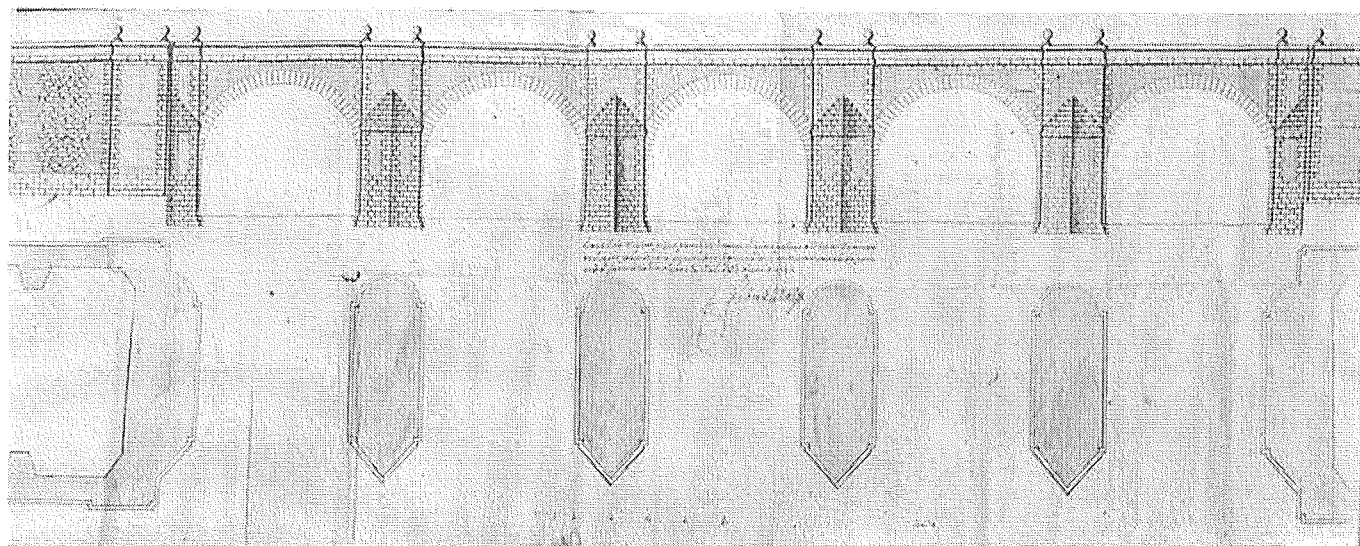
En efecto, en otro dibujo, también de marzo de 1719 (95), firmado por Ribera, se dice que es el «borrador por donde se a trabajado en la fábrica del puente de Toledo» aprobado por Berbón. No conozco nada más de este Berbón, que debió de tener parte importante en el puente, reafirmando la presencia de este hombre en las noticias que sobre el puente dan Peñasco y Cambronero al decir que intervinieron en su construcción Ribera, Ardemans y Berbón (96).

El último dibujo original que conozco sobre el puente es también de Ribera, que, aunque no lleva fecha, debe de ser de hacia 1719-1720 (97). Está firmado bajo el arco central (lámina 11), dentro del agua. Su proyecto conserva mucho del alzado de Ardemans y de la planta de José del Olmo, incluso con los remates esféricos que van sobre los machones. Sin embargo introdujo algunas novedades; tales como el señalar el ritmo ternario de los arcos a base de colocar unos escudos de la Villa sobre dos machones que se diferencian del resto, separando grupos de tres ojos. Igualmente dio mayor desarrollo a los cubos que, alternando con el pretil recto, produce una curiosa planta mixtilínea (véase el plano fotogramétrico, lámina 12, nota 98). Existen también una serie de molduras y guarniciones que anuncian su final y definitiva estructura. Sin embargo deben de existir otros dibujos de Ribera, que no he podido encontrar, en los que se aborda el

estado actual del puente, donde, como se sabe, se añadieron unos elementos que aún no figuran en el presente alzado, tales como los dos templete sobre el arco central con las esculturas de Juan Ron, las cuatro fuenteillas y las dos torres que flanquean la entrada al puente por la parte de Carabanchel. Todos estos detalles se hallan recogidos en un grabado de 1756 (lámina 13), ejecutado por Hermenegildo Víctor Ugarte, alumno de la Academia de San Fernando, y dedicado a don Tiburcio de Aguirre, capellán mayor de las Descalzas Reales (99).

Sin embargo, la obra se debió de inaugurar sin estos accesorios, pues el primer coche que pasó sobre el puente fue el del marqués de Vadillo, el 4 de octubre de 1721 (100), es decir, cuando todavía no se habían terminado los templete, que al parecer se acabaron en 1723 (101). Los recibos firmados por Ribera sobre la obra llegan hasta 1727, y después de una interrupción reaparecen en 1733, año en que se libran ciertas cantidades al cantero Pedro de la Piedra por hacer los remates del puente, que estaban «despuntados» (102). Este Pedro de la Piedra es el cantero que también, bajo la dirección de Ribera, hizo en 1732 la conocida Fuente de la Fama (103). Ya no vuelve a aparecer más Ribera, que, muerto en 1744, dejó sin terminar algunos detalles del puente, que ultimó después Sachetti.

Como se habrá podido comprobar a través de este fatigoso proceso, la obra de Ribera se ciñe fundamentalmente a su carácter ornamental, pues la estructura sigue siendo la de José del Olmo, modificada en par-



*Planta y alzado de Gaspar de la Peña (fragmento).*

te por Ardemans. No vamos a describir el puente en su estado actual (lámina 15) y sí, en cambio, señalar la importancia de la arquitectura de los dos hitos que señalan el comienzo de la manguardía por la parte de Carabanchel. Interés que se centra en el trato del estípite, elemento característico en el lenguaje formal de Ribera, empleado aquí de modo especial. Frente al estípite concebido con carácter decorativo, es decir, adosado al muro, como ocurre en la torre de la iglesia de Montserrat, o en los propios templetes del puente de Toledo, en estas torrecillas que flanquean el ingreso al puente (lám. 14), Ribera lo trata como elemento constructivo y exento. Es éste uno de los pocos casos en el que el estípite aparece aislado, exceptuando los numerosos

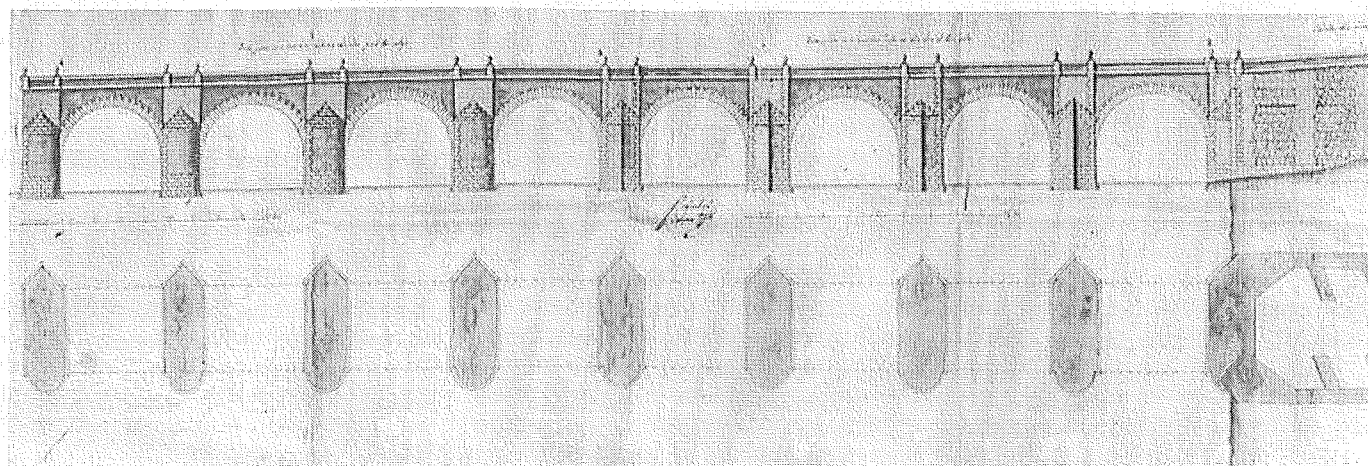
ejemplos que presenta la leñosa arquitectura de retablos. Rematan estas torrecillas, compuestas de un cuerpo bajo con columnas adosadas y un segundo cuerpo con los mencionados estípites, unos angelillos en caliza blanca, que ponen una nota de color sobre la piedra berroqueña que le sirve de apoyo. Este dualismo de piedra y color, que fue corriente en Ribera, se repite en los templetes de Santa María de la Cabeza y San Isidro, en la Fuente de la Fama, etc.

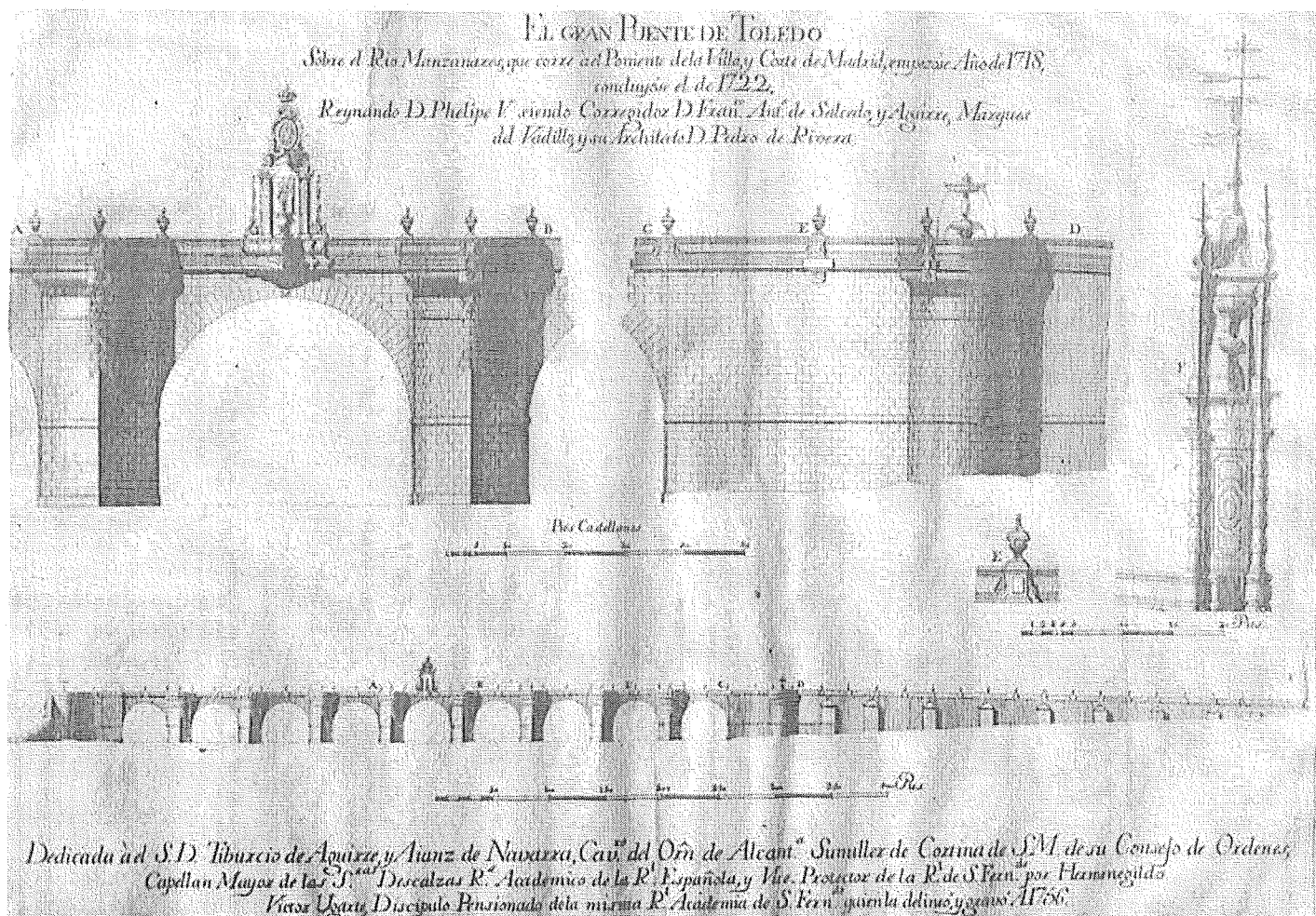
#### **LA BREVE INTERVENCION DE SACHETTI**

Todavía un último nombre, importante en el mundo de la arquitectura, interviene en el puente de Toledo: Juan Bautista Sachetti. Su in-

tervención es muy breve y se reduce a rematar la obra e informar sobre su estado y posibles reparos. En 1753 estos reparos se encargarían al arquitecto Francisco Angel Alvarez de Figueroa, que cobró por ellos cuatro mil reales de vellón (104). De nuevo, en 1755, Sachetti encargó al maestro cantero Pedro Fol, que hiciera ocho remates nuevos que faltaban todavía por colocar, así como terminar las cuatro fuentes que van sobre los primeros cubos. El mismo Pedro Fol había «mudado de dicho puente a el de Segovia una bola y sentado en la forma correspondiente a las demás» (105), lo que indica que éstas subsistían incluso en el puente de Ribera. Dos años más tarde el arquitecto italiano insiste sobre la necesidad de embetunar los pilones de

*Planta y alzado de Bartolomé de Zombigo (fragmento).*





Grabado de H. V. Ugarte, 1756.

las fuentes, así como emplomar las grapas de los templetes de los santos (106). Tras estas breves diligencias puede decirse que el puente se dio por terminado, figurando desde entonces en los planos de Madrid, siendo el primero que lo recoge el de N. Chalmandier, en 1761 (107).

#### PROBLEMAS ECONOMICOS: REPARTIMIENTOS, SISAS Y LOS "AUTOS" DE CALDERON

Además de los problemas meramente técnicos y artísticos que afectan al puente, existe otro factor inseparable y que yace en el fondo de la cuestión desde un principio: el económico. El problema de obtención de fondos para una obra de interés público plantea espinosas cuestiones, cuando sobre todo se trata de delimitar el alcance y las personas, entidades o, como en este caso, las ciudades afectadas por ese supuesto interés. Al comienzo de es-

te trabajo ya se aludió al reparto de la martiniega que hicieron los Reyes Católicos. Este sistema de reparto, o repartimiento, fue el usual para recaudar fondos el Estado, al menos hasta el siglo XVIII. Se fijaba una cantidad y se repartía entre los lugares que se beneficiarían de tal o cual obra. En el caso del puente de Toledo, los repartos afectaron a la mitad sur de la Península. Pero hay un hecho curioso y sintomático, que sería interesante estudiar a fondo para conocer mejor nuestra economía, sobre todo la del siglo XVII. Me refiero a lo que se podría llamar el «contrarrepartimiento». En efecto, a cada reparto (se hacían varios al año y por varios motivos diferentes) sucedía inmediatamente una respuesta de cada uno de los lugares afectados para anular o atenuar en lo posible el nuevo impuesto. Todo ello motivó un movimiento burocrático, que se conserva en el Archivo Municipal, y que

suman cientos de legajos (108). Estas respuestas eran o no aceptadas por el superintendente de la obra, que siempre era un miembro del Consejo del Rey. Todos estos trámites retrasaban los pagos, por lo que se producían los mandamientos de ejecución que apremiaban a los alcaldes, regidores y justicias con las cárceles, prisiones, embargos y venta de bienes «que fueren necesarias» hasta conseguir el pago que había correspondido a aquel lugar. El medio para reunir estas cantidades era, normalmente, el de las sisas sobre una serie de artículos de consumo (carne, tocino, sal, etc.), rectificando los fieles de las «romanas».

En algunas ocasiones se acudían a los medios más dispares para conseguir reunir estas cantidades. Como caso interesante se puede citar el del Ayuntamiento de Madrid, que en 1762, para saldar parte de su deuda contraída por las obras del



pueblo de Toledo, recurrió a la venta de setenta y dos autos sacramentales que Calderón había escrito para las fiestas del Corpus. Como dichos autos se habían compuesto por encargo expreso del Ayuntamiento madrileño, éste tenía la exclusiva para su impresión, hasta que en 1726, y por un precio de 16.000 reales, pasaron los manuscritos originales a poder de la familia de impresores Pando, gozando ésta de los beneficios de su publicación (109).

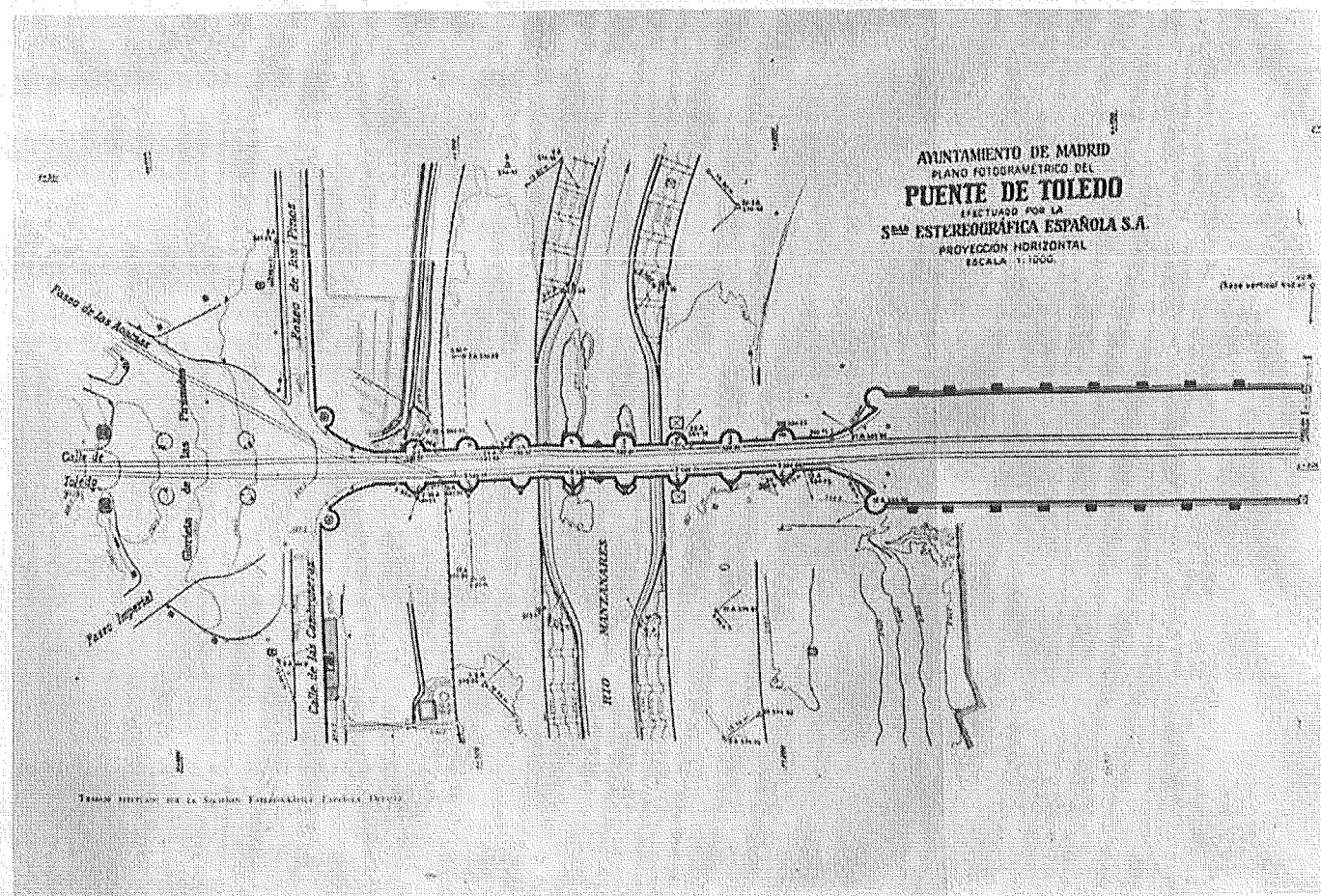
Finalmente diremos que el repartimiento, en vez de exigir una cantidad de dinero, otras veces pedía material para la obra, sobre todo piedra, distribuyéndose por «carreteras» y afectando este tipo de reparto especialmente a los pueblos inmediatos a las canteras (110).

### EL PUENTE DE TOLEDO Y LA IMPORTANCIA DE SU ENCLAVE URBANO

Hasta el siglo XVIII el puente de Toledo quedaba algo alejado de la

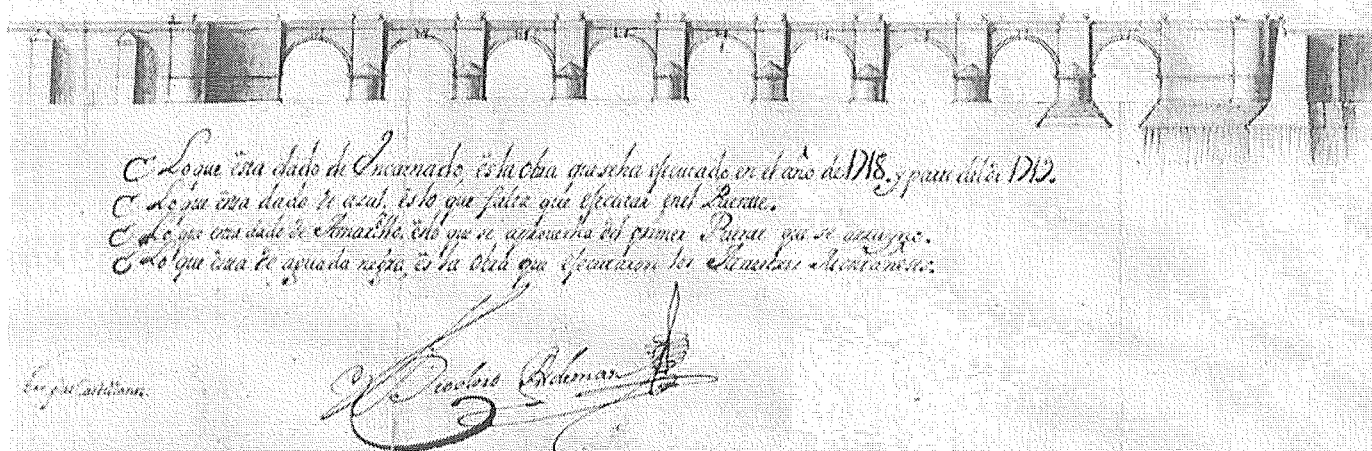
Villa, que terminaba en la puerta de Toledo, abierta entre las tapias que por el Sur cerraban la población. Con las reformas llevadas a cabo por Carlos III, el aspecto del puente cambió considerablemente al vincularlo a una serie de caminos y paseos que tienen como eje la puerta-puente de Toledo. Estos paseos forman un rombo, partido por dicho eje, cuyos nombres hoy son: Pontones, Imperial, de los Olmos y de las Acacias. A su vez, el tramo que hoy es prolongación de la calle Toledo hasta el río se llamó hasta hace poco paseo de «los ocho hilos», por las ocho hileras de árboles que flanqueaban la calzada. Estos, sumados a los de las Acacias, Olmos y demás, formaban un bello paraje y una entrada digna de la Corte. A ello se unía la triple perspectiva que estos paseos, a modo de tridente, ofrecían al visitante que entraba por el puente, y de igual modo al que salía de Madrid por la puerta de Toledo. Es, como recuerda Chueca (111), la misma

fórmula empleada por Sixto V en la remodelación urbana de Roma. Como caso curioso, que de nuevo nos remite a la Ciudad Eterna, a finales del reinado de Fernando VII se colocaron dos obeliscos en lo que hoy se llama glorieta de las Pirámides, ante el puente. Es sabido que estos obeliscos se colocaron en Roma en el punto de intersección de varias vías (112), como aquí se hizo, pero con un carácter distinto. En el caso de Madrid, estos obeliscos no iban aislados ni en el lugar que hoy los vemos, sino formando parte de una composición semicircular, como puede verse todavía en el plano fotogramétrico, levantado en 1927. Este hemicíclo, según la descripción de Madoz (113), estaba compuesto de los dos obeliscos que señalaban la anchura de la calzada, entre los «ocho hilos», enmarcando, a su vez, en lo alto y a lo lejos la puerta de Toledo. A los lados llevaba seis estatuas de reyes españoles «de la numerosa colección que había en Palacio», es decir, co-



Plano fotogramétrico del Puente de Toledo.

# PVENTE. D TOLEDO.



Alzado de Teodoro de Ardemans (fragmento).

mo las que decoran la plaza de Oriente y algunos paseos del Retiro. El hemiciclo terminaba en dos fustes de columna «con basa dórica», que debían llevar encima un león. Fuera del círculo y próximas a las bajadas del puente se proyectaron dos fuentes, que sumadas a las cuatro diseñadas por Ribera, sobre el puente, debían de ofrecer un conjunto de gran belleza.

Sería bueno que se atendiera algo más esta zona, que con no excesivo gasto podría recuperar parte del antiguo encanto. Poco costaría, en efecto, hacer funcionar las dos fuentes que están a la entrada del puente, por cuyos caños hace tiempo que ya no brota el agua. Acertado sería igualmente recuperar las otras dos (¿perdidas?), o bien reproducirlas sobre la base existente. En cuanto a la organización de la glorieta, no me atrevo ya a pedir su antigua disposición, pero si ganaría mucho su aspecto al hacer desaparecer el desigual y feo cé-

ped que rodea a los obeliscos. Esto beneficiaría, ventajosamente, además, la fluidez del tráfico, que, sin verse forzado a un innecesario rodeo, enfilaría en línea recta con la calle Toledo, a la par que los obeliscos servirían para separar las distintas direcciones.

Si a estas económicas mejoras se añade la desaparición de una mal entendida y persistente feria y el anhelado parque de la Arganzuela, el puente de Toledo se convertiría en uno de los lugares más atractivos de Madrid.

así la puente toledana o la puente segoviana.

(3) Ms. ASA, 1-202-37: «Año de 1477. Repartimiento que se hizo por mandado de...».

(4) Ms. ASA, 1-202-38: «Año de 1489. Provisión por la que se encarga a Juan Pérez de Varradas...».

(5) Ms. ASA, 1-153-40: «Despachos nombramientos de comisión diligencias y notificación para la construcción... de los puentes...» (1499-1501).

(6) Ms. ASA, 1-193-39: «Relación de los daños que hay que reparar en los puentes de Madrid.»

(7) Ms. ASA, 1-202-41: «Autos seguidos ante el Teniente Corregidor de Madrid, Juez de Comisión, para la obra del puente de Toledo...»

(8) Ms. ASA, 1-133-43: «Interrogatorio acerca de las puentes toledana y segoviana, de la puerta de Moros...»

(9) Ms. ASA, 1-153-47: «Condiciones con que se avian de hazer los cuchillos o tajamares de la puente toledana desta villa de Madrid.»

(10) Ms. ASA, 1-153-46: «Las condiciones de cómo se ha de añadir un arco en la puente toledana.»

(11) Ms. ASA, 1-153-45: «Por las condiciones siguientes se ha de hacer el reparo de lo que de los arcos se ha hundido...»

(1) Archivo de la Secretaría del Ayuntamiento (ASA), 1-153-43.

(2) La forma usual de citar los puentes en la documentación anterior al siglo XVIII es empleado el femenino,

(12) Llaguno: *Noticias de los Arquitectos y Arquitectura de España*, Madrid, 1829, T. II, páginas 81 y 98.

(13) Ms. ASA, 1-133-48: «Repartimiento mandado hacer por Felipe II para la construcción del puente de Toledo...»

(14) Ms. ASA, 1-153-52: «Obras en el pasa bajo de la puente toledana.»

(15) Ms. ASA, 1-159-26: «Gastos ocasionados por el empedrado...»

(16) Ms. ASA, 10-232-86: «Diego Sillero maestro de obras, a cuyo cargo...»

(17) Llaguno: obra citada, T. III, páginas 135 y 348.

(18) Ms. ASA, 1-153-54: «Juan Díaz, alarife de esta Villa, digo que por mandado del Señor don Iñigo de Mendoza, regidor desta dicha Villa...»

(19) Ms. ASA: 1-153-56 y 57.

(20) ASA: 1-456-2 (n.º 11): «Planta y perfil de la puente...» (46 x 187 cms.).

(21) Fernández Casado, Carlos: «El puente de Segovia», en *Revista de la Biblioteca, Archivo y Museo del Ayuntamiento de Madrid*. Año XXIII, enero, 1954, página 75 y siguientes.

(22) ASA, 1-456-2 (núm. 18).

(23) Ms. ASA, 1-160-9: «Informe de Juan de Aranda, alarife de esta Villa...»

(24) Así lo hicieron en 1621 los maestros de obras Francisco Hernández y Alonso Martínez (ASA, 1-153-58 y 61).

(25) Ms. ASA, 4-338-14: «Cantidades libradas en 1639 a Francisco Hernández..., por cuenta de los reparos que está obligado a hacer..., por diez años.»

(26) Ms. ASA, 1-153-63: «1636. Memoria de condiciones con que se ha de obligar la persona... encargada del entretenimiento del puente mientras no se hace el nuevo...»

(27) Ms. ASA, 2-434-10: «Francisco de Mena, maestro de obras. Obligaciones...»

(28) Llaguno: obra citada, T. IV, página 51.

(29) Marqués de Saltillo: «Arquitectos y alarifes madrileños del siglo XVII (1615-1699)», en el *Boletín de la Sociedad Española de Excursiones*, año LII, tercer trimestre, Madrid, 1948, páginas 220 y 221.

(30) Ms. ASA, 2-434-10 y 1-156-29.

(31) Llaguno: obra citada, T. IV, página 54.

(32) Ms. ASA, 1-154-9. Informe de José de Villarreal (fragmento): «... así mismo es condición que se a de abrir un caz muy ancho desde el principio de la guerta que esta mas arriba de la puente rompiendo la tierra quitando los çespedes y bardaguera echandolo en parte que aga alguna resistencia a el agua para encaminar la del caz que se yciere nuevo de manera que venga la mayor fuerça del rio guiada açia Madrid que es lo que mas conbiene para asegurar la puente y passo della y que no se dibierta el agua a salirse por afuera della delotro cabo del rio que es lo mastrabajoso que hay...»

(33) Véase la biografía de Velázquez, por Antonio Palomino (1724) en *Velázquez. Homenaje en el tercer centenario de su muerte*. (C. S. I. C.), Madrid, 1960, páginas 86 y 87.

(34) Justi Carl: «Velázquez y su siglo. Madrid, 1953, página 762.

(35) Ms. ASA, 1-154-11: «Carta de Francisco de Mena sobre la marcha de las obras del puente de Toledo...»

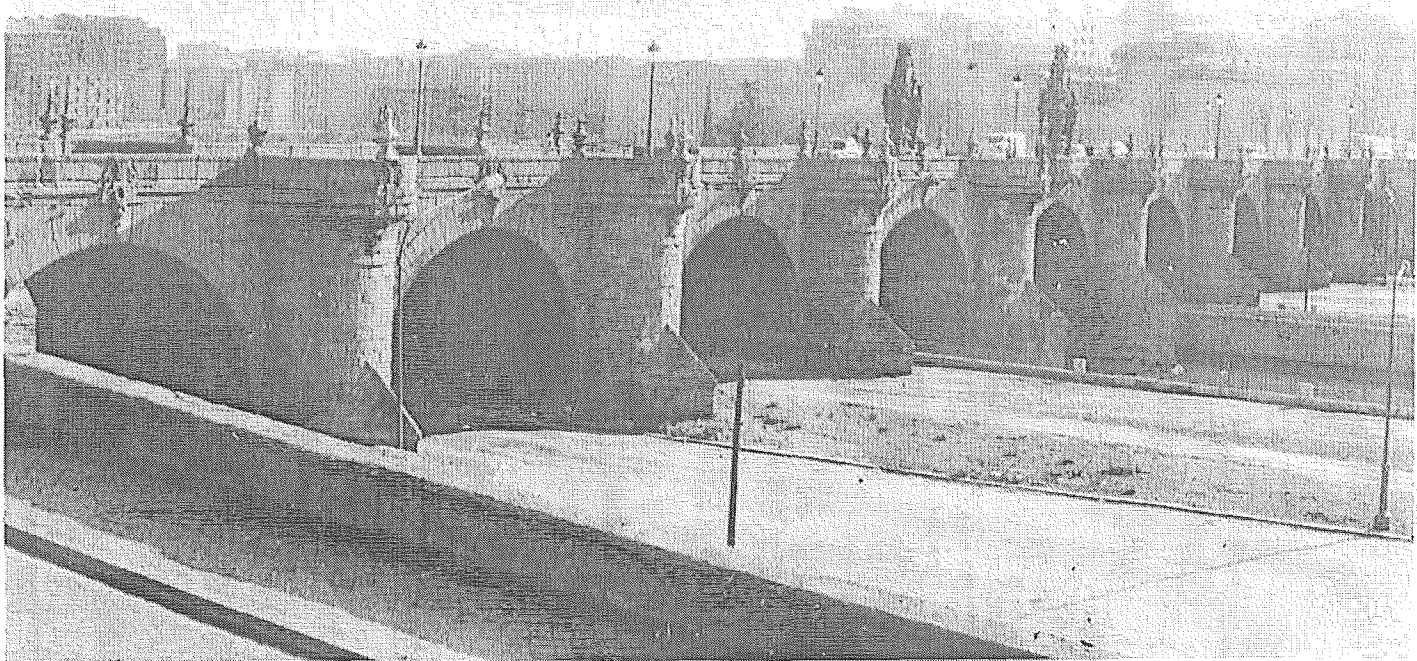
(36) Los papeles de Juan de Mena llegan hasta 1667.

(37) Ms. ASA, 1-154-15: «1659. Escritura de obligación y fianza de Juan de Mena, hijo de Francisco de Mena...»



*Torreccilla a la entrada del puente.*





Vista general del puente (no arriba).

(38) Ms. ASA, 1-154-2: «1644. Puente de Toledo. Condiciones y pregones.»

(39) Ms. ASA, 1-154-3: «Reparaciones hechas por Juan Yáñez..., 1646.»

(40) Ms. ASA, 1-154-22: «Carta de obligación..., 1645.»

(41) Ms. ASA, 1-153-63, 4-336-4, 1-121-27, 1-154-5 y 1-122-4.

(42) Ms. ASA, 1-154-18: «Informe sobre los reparos..., por Bartolomé Hurtado García 1665.»

(43) Tamayo, Alberto: *Las iglesias barrocas madrileñas*, Madrid 1946, pág. 189.

(44) ASA, 1-456-2 (núm. 19): «Planta y alzado de Tomás Román.»

(45) Ms. ASA, 1-154-23: «1670-1672. Acuerdos y Autos del Consejo en razón de la obra y fábrica de la Puente de Toledo, que se ha de hacer de ladrillo, y otros materiales» (se incluyen cartas de Sebastián de Herrera y Francisco Bautista, elogiando las trazas de Tomás Román).

(46) Ms. ASA 1-154-27: «La puente nueva de Toledo. Autos. Comisión y obligaciones..., 1672.»

(47) ASA, 1-456-2 (núm. 4 y 5): Plantas y alzados de Lucas Gutiérrez...

(48) Ms. ASA, 1-154-24: «Acuerdos y Autos del Consejo en razón de la fábrica de la puente nueva de Toledo, que se ha de ejecutar toda de piedra conforme a la nueva planta. 1672.»

(49) ASA, 1-456-2 (núm. 12).

(50) Llaguno: obra citada, T. IV, páginas 46 y 47.

(51) ASA 1-456-2 (núm. 13): «Este es el diseño de la planta que se a echo para la execución de la puente que llaman de Toledo en el Rio mançanares desta corte y esta con la disposicion que por un informe represente al Consexo convenia se executase esta obra y en esa conformidad fue servido de mandar se trazase =

En Madrid a 17 de Agosto de 1672 Gaspar de la Peña.»

(52) Llaguno: obra citada, T. IV, páginas 47 y 62.

(53) ASA, 1-456-2 (núm. 10): «Planta, alzado y sección de Bartolomé de Zombigo y Salcedo.»

(54) Ms. ASA, 1-158-43: «Averiguación de los caudales aplicados a la fábrica de la Puente de Toledo que se arruinó y a la que nuevamente se está fabricando.»

(55) Ms. ASA, 1-154-26: «Postura, remate y obligación de José de Sopena. 1673.»

(56) Llaguno: obra citada, T. IV, páginas 72 y 73.

(57) Ms. ASA, 1-154-17: «Reparos hechos por Juan de Caramanchel en 1674...»

(58) Ms. ASA, 1-154-33: «Autos tocantes a la pretensión de José de Arroyo, maestro de cantería que asiste a la obra de la puente nueva de Toledo. 1675.»

(59) ASA, 1-456-2 (núm. 15).

(60) Llaguno: obra citada, T. IV, página 57.

(61) Ms. ASA, 1-155-17: «Botareles que han de arrimar a los paredones de las baxadas de la Puente Nueva de Toledo. 1676» (con un perfil del «botarel»).

(62) Ms. ASA, 1-155-14 y 18: «Resumen de todas las quantas que dio el P. Fray Lucas de Guadalaxara capuchino...»

(63) Llaguno dice que Carrasco «residía con crédito en Madrid, donde falleció el 5 de enero de 1690» siendo enterrado en la iglesia de los Padres Mínimos de la Victoria (obra citada, T. IV, página 84).

(64) ASA, 1-456-2 (núms. 1 y 2).

(65) ASA, 1-456-2 núm. 16).

(66) Ms. ASA, 1-155-15: «Consulta y orden de los Señores del Consejo y Autos... 1676.»

(67) Ms. ASA, 1-155-20: «Autos tocan-

tes a la tasación y derribo de los lavaderos necesarios para hacer la puente de Toledo.»

(68) Ms. ASA, 1-155-10: «Cantidades libradas entre 1675 y 1678 a los maestros...»

(69) Ms. ASA, 1-158-36: «Extracto de lo ocurrido en el Puente de Toledo.»

(70) ASA, 1-456-2 (núms. 9 y 17).

(71) Ms. ASA, 1-157-5: «Reclamación de Lucas Gutiérrez de Bargas..., 1688.»

(72) Ms. ASA, 1-156-15: «Carta de Simón Martínez de la Vega...»

(73) Ms. ASA, 1-156-7: «Escritura de obligación de la fábrica de la Puente de Toledo otorgada..., noviembre, 1683.»

(74) De gran interés en este sentido son los trabajos siguientes: Sojo y Lomba, Fermín de: *Los maestros canteros de Trasmiera*. Madrid, 1935. Sojo y Lomba, F. de: *La Pantoja*. Madrid, 1947.

Temes González de Riancho, V.: «La obra de los canteros de Cantabria», en *Revista Nacional de Arquitectura*, año VIII, número 76, abril, 1948, páginas 153 y siguientes.

(75) Ms. ASA, 1-155-34: «Puente de Toledo de madera en el inter que se ejecuta el de piedra. 1681.»

(76) Ms. ASA, 1-156-15: «Condiciones con que se ha de ejecutar la puente de Toledo con explicación de la planta..., por José del Olmo. 1682.»

(77) ASA, 1-456-2 (núm. 7 y 8).

(78) Llaguno: obra citada, T. IV, página 73.

(79) Ms. ASA, 1-157-16: «Declaración de Manuel del Olmo, José de Arroyo y Felipe Sánchez sobre la forma de ejecutar...»

(80) Ms. ASA, 1-157-9: «Fianzas dadas por Simón Martínez de la Vega, Félix de la Riva Campo... 1688.»

(81) Ms. ASA, 1-155-11.

(82) Ms. ASA, 1-157-21: «Informe de los maestros montañeses...»

(83) Ver nota 79.

(84) Ms. ASA, 1-157-12.

(85) Llaguno: obra citada, T. IV, páginas 165-194: «Informe de la Villa de Madrid acerca de la obra del puente llamado de Toledo que está sobre el río Manzanares.»

(86) Ms. ASA, 1-157-10: «Obligación de Domingo Brea de hacer los reparos...»

(87) Ms. ASA, 1-158-3: «Obligación de José de la Calle de hacer reparos y mantener la puente de Toledo de madera...»

(88) Ms. ASA, 1-158-7: «Informe de Teodoro de Ardemans... 1693.»

(89) Ms. ASA, 1-157-17: «Obligación otorgada por Teodoro de Ardemans, maestro arquitecto...»

(90) Llaguno: obra citada, T. IV, página 111.

(91) Chueca Goitia, Fernando: «La época de los Borbones», en *Resumen Histórico del Urbanismo en España*, Madrid, 1968 (2.ª ed.), páginas 220-221.

(92) ASA, 1-158-49 (núm. 2): 18 x 87 centímetros..

(93) ASA, 1-456-2 (núm. 6): «Planta del puente de Toledo. Dedicada al Ilmo. señor Marques de Vadillo, del Consejo y Cámara de Indias de Su Magestad, y su Corregidor de esta Villa de Madrid hecha por Ioseph Moreno Maestro maior de Su

Magestad y de la Real Obra del Caz de la Rivera del Jarama. Madrid 29 de julio de 1718.»

(94) ASA, 1-158-49: (núm. 1): «Alzado del puente de Toledo por Teodoro de Ardemans» (18 x 85 cms.).

(95) ASA, 1-158-49 (núm. 3): «Borrador de Pedro de Ribera para el puente de Toledo» (18 x 206).

(96) Peñasco, H. y Cambroner, C.: *Las calles de Madrid*, Madrid, 1889, página 315.

(97) ASA, 1-158-49: (núm. 4): «Alzado del Puente de Toledo por Pedro de Ribera» (18 x 199 cms.).

(98) Torroja, J. M.: «El plano fotográfico del puente de Toledo», en *Arquitectura*, año IX, núm. 95. Marzo, 1927, páginas 91-98.

(99) Museo Municipal, núm. Inventario 2047: «El gran Puente de Toledo... por Hermenegildo Víctor Ugarte, Discípulo Pensionado de la misma Real Academia de San Fernando quien la delineó, y gravó A. 1756.»

(100) Ver nota 96.

(101) Tamayo: Obra citada, páginas 53 y siguientes.

(102) Ms. ASA, 1-16-117: «Cuentas presentadas por Pedro de la Piedra...»

(103) Delgado Martín, J.: «La Fuente de la Fama del Arquitecto Pedro de Ribera», en el *Boletín de la Sociedad Espa-*

*ñola de Excursiones*, año L, 2.º trimestre, Madrid, 1943, páginas 224-240.

(104) Ms. ASA, 1-192-6 y 1-133-64: «Informe de Juan Bautista Saqueti...»

(105) Ms. ASA, 1-159-5: «Informe de J. B. Saqueti sobre los trabajos de Pedro Fol...»

(106) Ms. ASA, 1-133-58 y 1-159-21: «Informes de Juan Bautista Saqueti sobre reparos en el puente de Toledo...»

(107) Molina Campuzano, Miguel: *Planos de Madrid de los siglos XVII y XVIII*. Madrid, 1960, página 348 y lámina XXVI.

(108) En las cajas 1-154, 155, 156, 157, 158, 159, 198, 199, se agrupan los cientos de legajos existentes sobre repartimientos y cuentas en general, referentes al puente de Toledo. (ASA).

(109) Ms. ASA, 4-254-2: «Sobre los Autos de Calderón.»

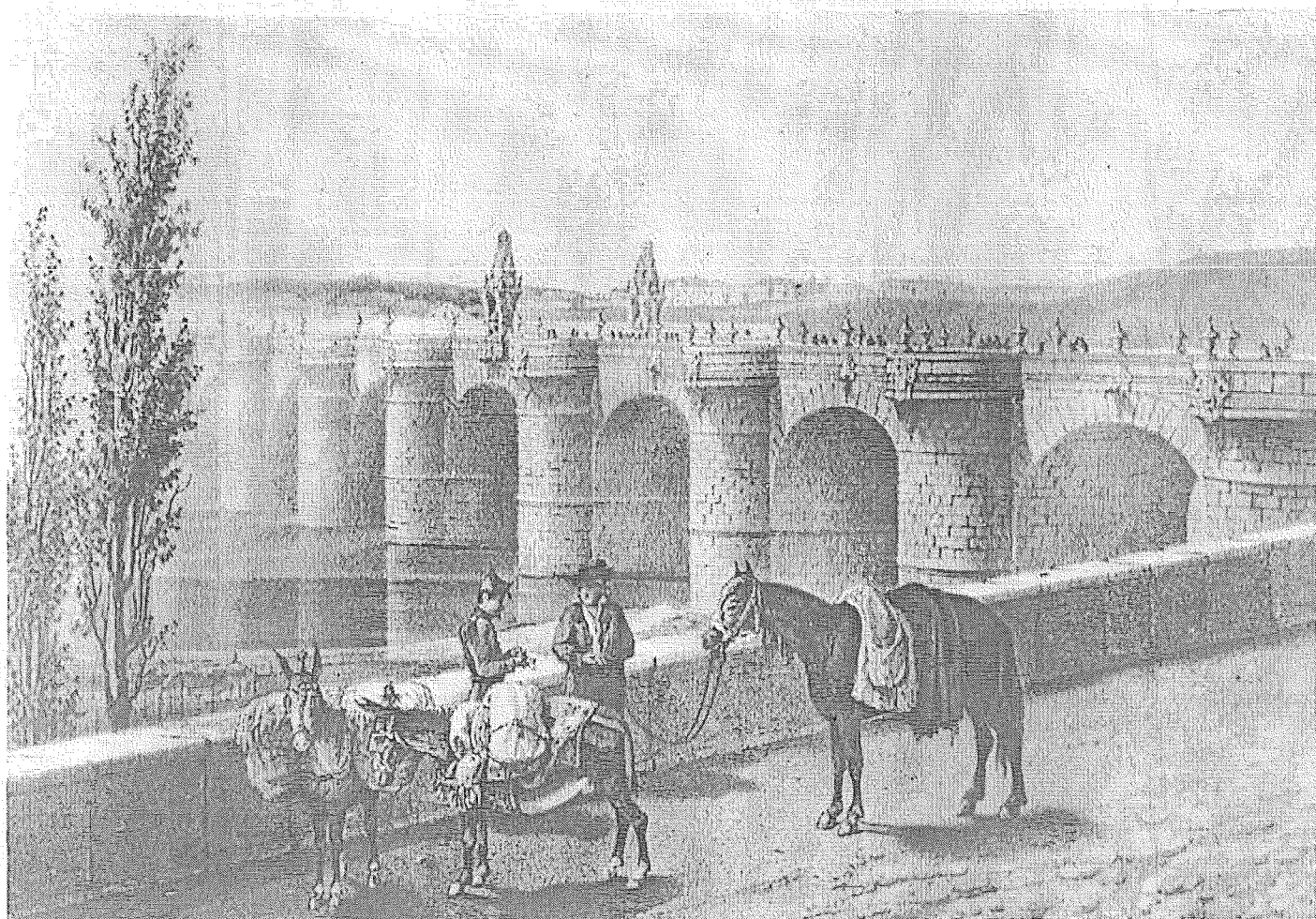
(110) Ms. ASA, 1-154-34, 35 y 37.

(111) Chueca Goitia, F.: obra citada, página 228.

(112) D'Onofrio, C.: *Gli obelisci di Roma*, Roma, 1967 (2.ª ed.).

(113) Madoz, Pascual: *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España*. T. X. Madrid, 1850; páginas 928 y 929.

(\*) La localización de los versos que encabezan este trabajo se debe a Rincón Lazcano.



Vista general del puente (no abajo), por F. J. Parcerisa (1839).